

Jurnal Yustisiabel
Volume 3. Nomor 1 April 2019

Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Luwuk

**ANALISIS YURIDIS TENTANG KEDUDUKAN PRINSIP TANGGUNG
JAWAB MUTLAK (*ABSOLUT OF LIABILITY*) DALAM
PENYELENGGARAAN PENGANGKUTAN BARANG DENGAN KAPAL
LAUT DI INDONESIA**

RIDWAN LABATJO
Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Luwuk
ridwanlabatjo@gmail.com

ABSTRAK

Tanggung jawab pengangkut dalam hukum pengangkutan merupakan suatu bentuk perlindungan dalam proses pengangkutan dalam perjanjian pengangkutan dengan tujuan bahwa barang tiba ditempat tujuan dengan selamat dan tepat waktu. Namun dalam proses pengangkutan, tidak menutup kemungkinan ada hal – hal yang terjadi sehingga barang tidak selamat yaitu barang mengalami kerusakan, hilang, kekurangan, musnah. Hal demikian maka harus ada pihak yang bertanggungjawab. Dalam kajian pengangkutan barang dengan kapal laut secara Internasional mengenal Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute of liability*). Dalam tulisan ini Penulis akan membahas berkaitan dengan esensi Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute of liability*) dan kedudukan hukumnya terhadap peraturan perundang – undangan tentang pengangkutan barang dengan kapal laut di Indonesia, dengan menggunakan metode penelitian normatif yaitu penelitian kepustakaan (*library research*) dengan menelusuri sumber bahan hukum primer dan sekunder. Berdasarkan hasil penelitian maka esensi Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute of Liability*) menegaskan bahwa Pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Kedudukan hukum Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute Of Liability*) terhadap peraturan perundang – undangan pengangkutan barang dengan kapal laut di Indonesia yaitu Prinsip tanggung jawab mutlak (*Absolute of Liability*) pada hakekatnya bertentangan dengan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Pasal 101 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Secara empiris bahwa Pengangkut tidak diberikan resiko yang besar mengingat perusahaan angkutan laut di Indonesia masih tergolong usaha ekonomi kecil dan menengah.

Kata kunci : *Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (Absolute of Liability) Dalam Pengangkutan Barang*

ABSTRACT

The responsibility of carrier in the carriage of law is a form of protection in the process of hauling freight in the Treaty with the intention that the goods arrive at the places the destination safely and on time. But in the process of hauling, not closing the possibility there are things – things happen so that goods are not happy that is the goods suffered damage, lost, deficient, destroyed. So then there must be a responsible party. In studies of haulage by sea ships internationally recognize the principle of absolute liability (absolute of liability). In this paper the author will discuss with regards to puts the principle of absolute liability (absolute of liability) and the position of the ruling against regulation perundang – invitation of haulage with a ship in Indonesia, by using the methods of normative research i.e. research libraries (library research) by tracing the source of primary and secondary legal materials. Based on the research results then puts the principle of Absolute Liability (Absolute of Liability) asserts that the carrier be liable for any losses incurred due to any events in organizing transport without the necessity whether or not there is proof of the carrier's fault. The legal position of the principle of Absolute Liability (Absolute Of Liability) against regulation perundang – invitation haulage by sea ships in Indonesia, namely the principle of absolute liability (Absolute of Liability) in fact contradicts the book of law commercial law (KUHD) and section 101 of the Act Number 17-year 2008 about Cruise empirically that the carrier was not given the huge risk considering the sea transport companies in Indonesia still belongs to the small and medium sized businesses.

Keywords : *The principle of Absolute Liability (Absolute of Liability) in the carriage of Goods*

Latar Belakang

Kondisi geografis Indonesia, memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, laut dan udara. Pelaksanaan pengangkutan pada umumnya dilakukan dengan perikatan/perjanjian. Tujuan melakukan perjanjian pengangkutan yang dilakukan para pihak yaitu untuk memberikan keamanan dan kepastian hukum terhadap hak – hak dan kewajiban para pihak, sehingga dalam pengangkutan barang ditempat tujuan dengan selamat, hal ini sebagaimana dikemukakan oleh Abdulkadir Muhammad (1991:70) bahwa “Tujuan pihak-pihak yang diakui sah oleh hukum pengangkutan adalah tiba di tempat akhir pengangkutan dengan selamat “

Pendapat tersebut diatas menjelaskan bahwa tujuan pengangkutan merupakan keadaan yang dicapai setelah perbuatan selesai dilakukan atau berakhir. Tiba diakhir tempat pengangkutan berarti sampai di tempat yang ditentukan dalam perjanjian pengangkutan. Dengan selamat artinya barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, hilang,

kekurangan, musnah, dengan demikian dapat dikatakan bahwa barang diangkut dengan selamat adalah tidak ada pengaruh akibat dari perbuatan, keadaan, kejadian dalam proses pengangkutan.

Idealnya penyelenggaraan pengangkutan barang adalah dimana barang yang diangkut melalui proses pengangkutan tiba di tempat tujuan dengan selamat dan tepat waktu. Adapun proses pengangkutan menurut Abdulkadir Muhammad (1991:14) bahwa proses penyelenggaraan pengangkutan (barang) meliputi 4 (empat) tahap, yaitu :

1. Tahap persiapan pengangkutan, meliputi penyediaan alat pengangkutan dan penyerahan barang untuk diangkut ;
2. Tahap penyelenggaraan pengangkutan, meliputi kegiatan pemindahan barang dengan alat pengangkutan dari tempat pemberangkatan sampai ketempat tujuan yang disepakati ;
3. Tahap penyerahan barang kepada penerima, meliputi penyerahan barang kepada sipenerima sesuai yang diperjanjikan dengan selamat
4. Tahap pemberesan / penyelesaian persoalan yang timbul / terjadi selama pengangkutan atau sebagai akibat pengangkutan. “

Proses pengangkutan yang cukup panjang ini, tidak tertutup kemungkinan terjadi peristiwa yang mengakibatkan barang tidak selamat.

Barang tidak selamat dapat diartikan bahwa barang tidak ada, lenyap / hilang, susut, musnah atau barangnya ada akan tetapi rusak sebagian atau seluruhnya yang disebabkan berbagai kemungkinan peristiwa. Pada kondisi seperti ini maka pengangkut bertanggungjawab terhadap kerugian yang menyebabkan barang tersebut tidak selamat.

Sehubungan dengan tanggung jawab penyelenggaraan pengangkutan, Saefullah Wiradipradja (1991:27) bahwa “Setidak-tidaknya ada 3 (tiga) prinsip tanggung jawab pengangkut dalam hukum pengangkutan, yaitu *Pertama* prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (fault of liability), *Kedua* prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (presumption of liability), *Ketiga* prinsip tanggung jawab mutlak (absolut of liability).”

Selanjutnya E. Saefullah Wiradipradja (1989 : 19) mengatakan bahwa sebagai berikut :

“ Setidak-tidaknya ada 4 (empat) prinsip atau teori mengenai tanggung jawab yang dikenal (dalam pengangkutan internasional) yaitu :

- a. Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute of liability*)

- b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya unsure kesalahan (*Fault of liability*)
- c. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*presumption of liability*).
- d. Prinsip tanggung jawab terbatas (*limitation of liability*). ”

Tanggung jawab pengangkut dalam hukum pengangkutan tersebut diatas adalah berlaku untuk tanggung jawab yang berlaku secara nasional dan juga internasional. Khusus hukum pengangkutan di Indonesia yang dianut pada peraturan perundang-undangan di Indonesia, dalam hal tanggung jawab pengangkut hanya menganut 2 (dua) prinsip tanggung jawab yaitu prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena berdasarkan adanya unsur kesalahan (*Fault of liability*) dan Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*presumption of liability*). Sedangkan Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolut of liability*) dan Prinsip tanggung jawab terbatas (*limitation of liability*) tidak dianut didalam peraturan perundang-undangan pengangkutan barang di Indonesia, dimana prinsip tanggung jawab mutlak (*absolut of liability*) ini mengandung pengertian bahwa setiap kesalahan yang terjadi penyelenggaraan pengangkutan mutlak menjadi tanggungjawab pengangkut

dan Prinsip tanggung jawab terbatas (*limitation of liability*) merupakan tanggung jawab secara terbatas mengganti kerugian..

Berdasarkan pada uraian latar belakang tersebut diatas, penulis merumuskan masalah sebagai berikut: Bagaimanakah essensi Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (Absolut Of Liability) Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Barang dengan kapal laut di Indonesia. Bagaimanakah kedudukan Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (Absolut Of Liability) terhadap peraturan perundang – undangan pengangkutan barang dengan kapal laut di Indonesia?

Metode Penelitian

Penelitian ini dilakukan melalui penelitian kepustakaan (*library research*) untuk memperoleh Bahan Hukum Primer yaitu bahan hukum yang bersumber dari peraturan perundang- yaitu Kitab Undang – Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Bahan Hukum Sekunder adalah bahan hukum yang bersumber dari buku-buku literatur, jurnal ilmiah. Selanjutnya bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang diperoleh melalui penelitian pustaka yang merupakan

data kualitatif dikaji dan dianalisis selanjutnya dideskripsikan dengan pendekatan normative

Hasil dan Pembahasan

A.Essensi Prinsip Tanggung Jawab

Mutlak (*Absolute of Liability*).

Diketahui bahwa pada masyarakat primitif berlaku suatu rumus (formula), *a man acts at his peril*, yang berarti bahwa perbuatan apapun yang dilakukan seseorang bila merugikan orang lain akan menyebabkan ia dipersalahkan telah melanggar hukum. Sejalan dengan formula ini maka kemudian muncul prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute of liability*) dalam perjanjian pengangkutan. Abdulkadir Muhammad (1998 : 41) menyatakan bahwa “Prinsip tanggung jawab *Absolute of liability* dapat dirumuskan dengan kalimat : Pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini.”

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tidak perlu

dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Berdasarkan uraian tersebut diatas menunjukkan bahwa prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute of liability*) mengandung makna bahwa bila seseorang melakukan suatu perbuatan yang mengakibatkan timbulnya kerugian bagi orang lain, maka ia harus mempertanggung jawabkan kerugian tersebut tanpa perlu mempertimbangkan ada tidaknya unsur kesalahan pada pelaku. Oleh karena itu, bila hukum angkutan yang berlaku di suatu negara menganut prinsip tanggung jawab ini maka berarti pengangkut bertanggung jawab mutlak terhadap kerugian orang lain yang timbul dalam pelaksanaan angkutan.

Menurut prinsip prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute of liability*) ini, maka pengangkut selamanya harus bertanggung jawab untuk itu sebelum menyelenggarakan pengangkutan, pengangkut meneliti terlebih dahulu mengenai alat-alat atau benda untuk dipakai. Pengangkut dapat mengadakan perjanjian untuk membatasi jumlah yang akan ditanggung terhadap barang-barang tertentu apabila timbul kerugian yang diakibatkan oleh karena kesalahan

atau kelalaian pengangkut sendiri ataupun orang-orang yang dipekerjakannya. Perundang-undangan yang mengenai pengangkutan yang menganut prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute of liability*) memberikan yang terlalu berat resiko kepada pengangkut. Menyadari *prinsip absolute of liability* mengandung kelemahan maka kemudian timbul suatu pemikiran yang menghendaki tidak diterapkannya prinsip tersebut dan diganti dengan prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas adanya unsur kesalahan dalam pengangkutan. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh E. saefullah Wiradipradja (1989 : 21) bahwa “

Secara berangsur-angsur hukum mulai menaruh perhatian cukup besar pada hal-hal yang bersifat pemberi maaf (*exculpatory considerations*) dan sebagai akibat pengaruh *moral philosophy* dari ajaran agama cenderung mengarah kepada pengakuan kesalahan moral (*moral culpability*), maka prinsip tanggung jawab mutlak berubah menjadi tanggung jawab yang didasarkan pada adanya unsur kesalahan. tanggung jawab karena kesalahan (*fault of liability*) . Menurut prinsip ini, setiap pengangkutan yang melakukan

kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Dengan demikian maka prinsip yang menjadi dasar adalah kesalahan (*based of fault liability*) yang mengandung makna bahwa seseorang baru dapat dihukum untuk mempertanggungjawabkan kerugian kepada orang lain apabila ternyata ia mempunyai unsur kesalahan sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut. Jadi, apabila hukum angkutan yang berlaku di suatu negara menganut prinsip ini, maka berarti pengangkut baru dapat dibebani tanggung jawab untuk mengganti kerugian pengguna jasa angkutan, kalau ternyata pengangkut mempunyai unsur kesalahan sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut.

Berkaitan dengan hal pembuktian dalam tanggung jawab karena kesalahan, maka pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini diatur dalam Pasal 1365 KUHPdt tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai

aturan umum (*general rule*). Sedangkan aturan khusus ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan.

Prinsip ini merupakan asas tanggung jawab umum pengangkut dan mempunyai arti bahwa meskipun dalam perjanjian pengangkutan hal-hal tersebut tidak dicantumkan secara tegas di dalam perjanjian pengangkutan namun tetap dianggap ada.

Bentuk tanggung jawab dalam prinsip ini meliputi :

- a. Pengangkutan wajib menjaga keselamatan barang-barang yang diangkutnya, mulai saat diterimanya barang-barang untuk diangkut sampai dihentikannya kepada si penerima.
- b. Pengangkut diwajibkan mengganti kerugian yang disebabkan karena barang yang diangkutnya untuk keseluruhan atau sebagian tidak dapat diserahkan kepada penerima;
- c. Pengangkut bertanggung jawab untuk segala macam benda-benda dan peralatan yang dikerjakannya, dan untuk segala macam benda dan peralatan yang dipakai dalam menyelenggarakan pengangkutan.

Mengingat *prinsip based of fault liability* dipandang kurang memberi perlindungan hukum terhadap

kepentingan pengguna jasa angkutan, maka dalam, perkembangan selanjutnya timbul pemikiran yang menghendaki agar dalam pelaksanaan pengangkutan tertentu dianut dan diterapkan prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas praduga (*presumption of liability*). Tanggung jawab yang didasarkan atas praduga (*presumption of liability*) menganggap bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan. Prinsip tanggung jawab atas praduga, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab terhadap kerugian pengguna jasa angkutan yang timbul dalam pelaksanaan angkutan yang diselenggarakannya.

Berdasarkan prinsip tanggung jawab tersebut, maka bila pengangkut diperhadapkan pada suatu tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh pengguna jasa angkutan atau ahli warisnya, maka ia baru dapat dibebaskan dari tanggung jawab penggantian kerugian tersebut apabila ia dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah.

Berdasarkan prinsip tanggung jawab tersebut, jika seorang pengguna jasa angkutan atau ahli warisnya mengajukan tuntutan ganti rugi kepada

pengangkut, maka tuntutan baru dapat dikabulkan apabila ia selaku penggugat dapat membuktikan tentang adanya kesalahan pengangkut sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah maka dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Yang dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

B. Kedudukan Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Absolut Of Liability*) terhadap peraturan perundang – undangan pengangkutan barang dengan kapal laut di Indonesia.

R. Soekardono (1983 : 14) menyebutkan bahwa perjanjian pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik, pada para pihak

pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim – penerima), pengirim atau penerima perumpamaan berkeharusan menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut. Selanjutnya The Haque 1924 yang memuat tentang *Internasional Convention for the univaction of cerchain rules relating to Bill of lading, siqnet at Brusse on 25 Agustus 1942*, memberikan arti tentang pengangkutan yaitu “*In this convation the following are eployed whith the meanings set out below : Carrier, included the awner or the caraterer who enters into a contractor carriage with a shipper*” (Dalam convensi ini dinyatakan dengan makna kita sebagai berikut “Pengangkut” termasuk kontrak (perjanjian) pengangkut + dengan kapal pengirim)”

Definisi tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa pengangkutan adalah perjanjian para pihak yang bertindak sebagai pengangkut dan pengirim atau sebagai pemakai jasa angkutan, bertujuan untuk terlaksananya proses pengangkutan dari suatu tempat ke tempat tertentu, ketempat tujuan dengan selamat dan

pemakai jasa angkutan berkewajiban untuk menunaikan kewajiban pembayaran atas jasa angkutan tersebut. Bertolak dari rumusan umum tersebut diatas dimana pengertian pengangkutan adalah merupakan perjanjian para pihak dalam pengangkutan, dengan demikian maka penulis akan menjelaskan tentang pengertian angkutan laut. The Haque Rules 1942 Artikel/Pasal 1 (Dalam Wiwoho Soedjono, 1986 : 49) menyebutkan *“Contract of carriage applies any to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, so far as such document relates to the carriage of goods by sea, it also to any bill of lading or similar document as aforesaid issues under of pursuant to charterparty from the moment at which such instrument regulates between a carrier and a holder of the same”*. Perjanjian pengangkutan dilaksanakan hanya terdapat perjanjian pengangkutan yang diatur dalam konosemen atau dalam setiap bentuk dokumen yang lain sepanjang dokumen itu berhubungan dengan pengangkutan barang lewat laut, juga untuk setiap konsumen atau setiap konojemen atau macam dokumen sebagaimana dinyatakan sebelumnya sesuai dengan

charterparty mulai saat pengaturan hubungan antara pengangkut dan pemegang pada saat yang sama.

Menyimak bunyi dari The Haque Rules 1942 artikel 1 di atas, maka perjanjian pengangkutan itu hanya berlaku untuk perjanjian pengangkutan yang dimuat di dalam dokumen (Bill of lading) atau dalam bentuk dokumen yang lain sepanjang dokumen itu ada kaitannya dengan pengangkutan barang di laut dan juga berlaku untuk konosemen (*Bill Of Lading*) atau setiap macam dokumen yang ditetapkan di dalam *charter-party*.

Penyelenggaraan pengangkutan barang diawali dengan adanya kesepakatan dalam perjanjian pengangkutan. Dalam perjanjian pengangkutan barang dikenal ada 2 (dua) jenis perjanjian yaitu:

1. Perjanjian langsung, adalah perjanjian pengangkutan yang dilakukan oleh pihak pengirim dengan pihak pengangkut secara langsung ; dalam perjanjian ini pihak-pihak terdiri atas pihak pengirim dan pihak pengangkut.
2. Perjanjian tidak langsung, adalah perjanjian pengangkutan yang dilakukan oleh pihak pengirim dengan ekspediter (tidak langsung kepada pihak pengangkut), dan

pihak ekspediter akan melakukan perjanjian tidak langsung ini, pihak pengirim hanya mempunyai hubungan hukum dengan pihak ekspediter, bukan dengan pihak pengangkut.

Praktek perjanjian pengangkutan pada umumnya dilakukan dengan lisan (tidak tertulis), karena isi dari perjanjian pengangkutan sudah dirumuskan dalam Peraturan Perundang-undangan Pengangkutan. Yang terpenting dari perjanjian pengangkutan adalah adanya persetujuan antara pihak-pihak dalam perjanjian tersebut, karena dengan adanya persetujuan tersebut adalah merupakan pengesahan terhadap perjanjian yang berisikan hak-hak dan kewajiban-kewajiban para pihak. Dengan demikian bahwa perjanjian pengangkutan pada hakekatnya memberlakukan hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang telah ditetapkan dalam undang-undang kepada para pihak.

Perjanjian pengangkutan dalam kenyataannya, walaupun dijumpai ada perjanjian yang dibuat tertulis, hal ini hanya merupakan suatu penegasan terhadap adanya kepastian mengenai ketentuan-ketentuan yang akan diikuti, karena dalam membuat perjanjian ada

pihak yang secara tegas menghendaki sesuatu supaya memperoleh kepastian mengenai ketentuan-ketentuan yang diikuti dan dipatuhi dalam pemenuhan hak-hak dan kewajiban-kewajiban dalam perjanjian itu, mungkin hal-hal yang bersifat khusus dan juga sebagai upaya untuk mempertegas ketentuan perjanjian yang mana undang-undang untuk diikuti oleh para pihak.

Pengangkutan barang bertujuan untuk membawa barang ketempat tujuan dengan selamat, demikian pula penyelenggaraan pengangkutan barang dengan kapal laut dimana bertujuan agar barang yang diangkut tiba dengan selamat, dikatakan barang tiba dengan selamat, artinya apabila barang tersebut tidak mengalami kerusakan, hilang, kurang, musnah dan sampai ditempat tujuan serta diterima oleh pihak penerima barang.

Barang tidak selamat menurut pengertian tersebut diatas, erat kaitannya dengan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian artinya tanggung jawab pengangkut mulai berjalan sejak barang diserahkan untuk diangkut dan barang diserahkan kepada pihak penerima. Apabila dalam penyelenggaraan pengangkutan barang terjadi suatu peristiwa yang

menyebabkan barang tidak selamat maka pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat peristiwa yang terjadi dalam proses pengangkutan.

Penyelenggaraan Pengangkutan Niaga Internasional mengenal 4 (empat) prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan dalam pengangkutan (*Fault of Liability*), prinsip ini membebaskan tanggung jawab kepada pengangkut karena kesalahannya dalam pengangkutan, selain prinsip tersebut diatas dikenal pula prinsip tanggung jawab berdasarkan asumsi atau dugaan (*Presumption of Liability*), prinsip ini mengandung makna bahwa dalam pengangkutan barang, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab untuk mengganti kerugian sehubungan dengan pengangkutan barang tidak tiba dengan selamat di tempat tujuan. Kecuali dibuktikan lain maka pengangkut dibebaskan tanggung jawabnya untuk mengganti kerugian dan prinsip pembatasan tanggungjawab (*Limitation of Liability*)

Kedua prinsip tersebut diatas, diatur secara tegas didalam Peraturan Perundang-undangan Pengangkutan Udara, Pengangkutan darat dan pengangkutan laut. Akan tetapi khusus

terhadap prinsip Tanggung jawab Mutlak (*Absolute of Liability*) tidak diatur didalam Peraturan Perundang-undangan yang mengatur tentang pengangkutan di Indonesia, dimana prinsip ini mengandung pengertian bahwa apabila dalam pengangkutan terjadi kerusakan barang sebagian atau seluruhnya, hilangnya barang, maka pengangkut bertanggung jawab secara mutlak terhadap kejadian tersebut, dengan kata lain bahwa kerugian yang diakibatkan dalam pengangkutan tersebut bukan kesalahannya. Jadi dengan *prinsip Absolute of Liability* ini, pengangkut wajib mengganti kerugian dalam pengangkutan.

Dengan demikian berdasarkan penjelasan tersebut diatas, maka kedudukan prinsip tanggung jawab mutlak (*Absolute of Liability*) terhadap peraturan perundang – undangan pengangkutan dengan kapal laut adalah sebagai berikut :

1. Prinsip tanggung jawab mutlak (*Absolute of Liability*) pada hakekatnya bertentangan dengan Kaidah Hukum Umum yang termuat didalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) sebagai kaidah yang mendasari pengangkutan dengan kapal laut yaitu Pasa 468 ayat (2) berbunyi

sebagai berikut “Si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian, yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikan bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi, disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat daripada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari Si yang mengirimkannya. Pasal 468 ayat (2) tersebut diatas, secara tegas menyatakan bahwa pengangkut diwajibkan mengganti kerugian baik secara keseluruhannya atau sebagian kepada pemilik barang. Kecuali pengangkut dapat membuktikan lain terdapat terjadinya kerusakan tersebut. Pengecualian tersebut diatas pada Pasal 468 ayat (2) dasarnya merupakan pengecualian sebagai batas tanggungjawab pengangkut untuk mengganti kerugian yang disebabkan diluar kemampuan pengirim sehingga akibat dari peristiwa tersebut pengangkut dibebaskan tanggungjawabnya

untuk mengganti kerugian. Alasan tersebut adalah :

- Terjadinya Force Majeure yaitu suatu keadaan memaksa yang datangnya tidak diduga-duga dan diluar kemampuan manusia yang menyebabkan misalnya kapal tenggelam sehingga dari peristiwa tersebut menyebabkan kerugian pemilik barang, dari peristiwa ini pihak pengangkut dibebaskan bertanggungjawab untuk mengganti kerugian.

- Adanya Cacat Tersembunyi. Cacat tersembunyi merupakan cacat yang telah diketahui maupun tidak diketahui oleh pengirim terhadap barang yang dikirim, sehingga dalam proses penyelenggaraan pengangkutan terjadi kerusakan maka pada fakta seperti ini pengangkut dibebaskan untuk bertanggung jawab terhadap barang yang diangkut.

- Adanya Kelalaian Kelalaian pada perjanjian pengangkutan dimaksudkan bahwa pihak pengirim yang lalai dalam hal ini membuat kesalahan terhadap barang yang dikirim. Contoh :Pengirim mengirim barang pecah belah

seperti guci, keramik dan menyerahkannya kepada pengangkut, seharusnya dalam pengiriman tersebut pengirim seharusnya melakukan pengterusan / pengepakan dengan sebaik-baiknya seperti diberi pelindung pada keramik tersebut, ternyata hal ini tidak dilakukan oleh pengirim, maka kondisi seperti ini dapat menyebabkan bebasnya tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan barang.

2. Prinsip tanggung jawab mutlak (*Absolute of Liability*) Bertentangan dengan Kaidah Hukum Khusus.

Kaidah hukum khusus dimaksudkan adalah Peraturan Perundang-undangan yang khusus mengatur tentang penyelenggaraan pengangkutan diperaikan yaitu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-Undang Pelayaran sebagaimana termuat pada Pasal 101 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menegaskan bahwa Badan Usaha Pelabuhan bertanggungjawab terhadap pengguna jasa atau pihak ketiga karena kesalahan dalam pengoperasian kapalnya berupa

musnah, hilang, atau musnahnya barang yang diangkut.

Berdasarkan penjelasan terhadap maka penerapan prinsip tanggung jawab Mutlak (*Absolute of Liability*) untuk pengangkutan dengan kapal laut berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menekan dengan adanya adanya kesaahan pengangkutan.

3. Secara empiris bahwa Pengangkut tidak diberikan resiko yang besar mengingat perusahaan angkutan laut di Indonesia masih tergolong usaha ekonomi kecil dan menengah. Alasan ini merupakan alasan yang merupakan fakta bahwa penyelenggaraan angkutan oleh pengusaha bertujuan untuk memperoleh keuntungan dan dilakukan oleh pengusaha yang tidak memiliki modal besar. Dan kalau hal ini diterapkan prinsip tanggung jawab mutlak (*Absolut of Liability*) maka hal ini akan menyebabkan kerugian bagi pengusaha angkutan bukan keuntungan sebagaimana diharapkan oleh pengusaha angkutan.

Kesimpulan

Berdasarkan Hasil Pembahasan diatas terdapat Beberapa hal yang Menjadi Kesimpulan :

- a. Essensi Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute of Liability*) bahwa Pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut.
- b. Kedudukan Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Absolut Of Liability*) terhadap peraturan perundang – undangan pengangkutan barang dengan kapal laut di Indonesia yaitu Prinsip tanggung jawab mutlak (*Absolute of Liability*) pada hakekatnya bertentangan dengan Kaidah Hukum Umum yang termuat didalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) sebagai kaidah yang mendasari pengangkutan dengan kapal laut yaitu Pasal 468 ayat (2) yang merupakan pengecualian tanggungjawab pengangkut untuk mengganti kerugian yang

disebabkan diluar kemampuan pengirim sehingga akibat dari peristiwa tersebut pengangkut dibebaskan tanggungjawabnya untuk mengganti kerugian, yaitu karena terjadinya *Force Majeure* , Adanya Cacat Tersebunyi dan adanya Kelalaian pengangkut. Prinsip tanggung jawab mutlak (*Absolute of Liability*) Bertentangan dengan Kaidah Hukum Khusus yaitu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 101 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Secara empiris bahwa Pengangkut tidak diberikan resiko yang besar mengingat perusahaan angkutan laut di Indonesia masih tergolong usaha ekonomi kecil dan menengah.

DAFTAR PUSTAKA

- AbdulKadir Muhammad, **Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- _____, **Hukum Pengangkutan Niaga**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.
- Bambang Sunggono, **Metodologi Penelitian Hukum**, PT. Raja Grafindo, Jakarta, 2001.

- Bambang Waluyo, **Penelitian Hukum Dalam Praktek**, Sinar Grafika, Jakarta, 1996.
- H. M. N. Purwosutjipto, **Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Seri 3 Hukum Pengangkutan**, Djambatan, Jakarta, 1995.
- R. Subekti, R. Tjitrosudibio, **Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Catatan Ke Tujuh Belas**, Pradnya Paramita, Jakarta, 1983.
- _____, **Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan, Catatan Ke Enam Belas**, Pradnya Paramita, Jakarta, 1985.
- Sutiono Usman Aji, Djoko Prakoso, Hari Pramono, **Hukum Pengangkutan di Indonesia**, Rineka Cipta, Bandung, 1991.
- Supriadi, Rustam Rahman, **Tekhnik Penulisan Karya Tulis Ilmiah**, Yayasan Masyarakat Indonesia Baru, Palu, 2003.
- Wiwoho Soedjono, SH, **Hukum Laut Khusus Tentang Pengangkutan Barang Di Indonesia**, Liberty, Yogyakarta, 1986.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.